Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rok XIX. Warszawa, 15 listopada 1937 r. Nr 52.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Dróg Kołowych.

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

454.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 27 marca 1937 r. Nr 236 w sprawie samochodów drogowych inspekcyjnych.

Zawiadamiam, że samochody, które Ministerstwo Komunikacji przyznaje wydziałom komunikacyjno-budowlanym urzędów wojewódzkich, są przeznaczone wyłącznie do inspekcyjnych wyjazdów drogowych i z tego powodu nie mogą być używane do żadnych innych wyjazdów.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą okólniki: z dn. 22.II. 1922 r. Nr XI-340, z dn. 15.X. 1926 r. Nr XI-2817, z dn. 6.X. 1932 r. Nr DR-89-12/1 i z dn. 27.X. 1934 r. Nr DR. 91-7-15/2.

Nr DR-89-5/1.

455.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 12 kwietnia 1937 r. Nr 237 w sprawie należytego wykorzystywania walców drogowych.

Mając na względzie należyte wyzyskanie walców drogowych, zarządzam co następuje:

1. Na podstawie ustalonych programow robót na drogach państwowych, Urzędy Wojewódzkie będą układać co rok, przed rozpoczęciem się sezonu robót, programy pracy walców, stanowiących własność państwową, z uwzględnieniem ilości i gatunku materiałów kamiennych przeznaczonych do walcowania, rodzajów robót, jakie mają być wykonane walcami, największej wydajności walców oraz najmniejszej straty czasu i kosztów na bezpożyteczne ich przejazdy z jednego miejsca pracy na inne.

2. Na podstawie programu pracy walców Urzędy Wojewódzkie będą przydzielać je poszczególnym zarządom drogowym, określać czas pracy walca na danej drodze oraz zawiadamiać Ministerstwo o walcach, które w danym sezonie nie będą użyte na terytorium województwa.

3. Przy układaniu programu walcowania należy uwzględniać możność użycia walców stanowiących własność państwową również na drogach niepaństwowych przez te powiatowe związki samorządowe, którym na to pozwala instrukcja z dnia 11.VIII. 1928 r. i z dnia 9.XI. 1929 r. w sprawie administracji drogowej (Monitor Polski Nr 202/28 względnie Nr 298/29, §§ 23 i 24), a które nie posiadają własnych walców, lub też posiadają w niedostatecznej ilości. Używanie tych walców na drogach niepaństwowych nie może jednak przysparzać wydatków Państwu, przeto koszty obsługi, przejazdu na miejsce robót i powrotu, uruchomienia i naprawy walców, wynikłe w czasie ich użytkowania na drogach niepaństwowych, powinien pokrywać właściwy związek samorządowy. Wypożyczenie walców gminom wiejskim powinno następować na tych samych warunkach; zastosowanie powyższych warunków również do gmin miejskich niewydzielonych z powiatowych związków samorządowych pozostawia się uznaniu Urzędów Wojewódzkich.

Konieczność wykonania walcowania na drogach samorządowych nie może być jednak przeszkodą do przeniesienia walca na roboty na drogach państwowych, jeżeli Urząd Wojewódzki uzna to za konieczne z powodu braku dostatecznej ilości walców.

Również powinny Urzędy Wojewódzkie na podstawie bezpośredniego porozumienia się, uwzględniać przy układaniu rocznego programu walcowania możliwość korzystania z walców niezupełnie wyzyskanych w innych województwach lub też wypożyczenia walca do uwalcowania krótkiego odcinka drogi z sąsiedniego województwa, przy sposobności pracy jego w najbliższym granicznym zarządzie drogowym.

4. Do każdego walca powinien być zaprowadzony dziennik walcowania według załącznika Nr 1 (druk M. K. Nr 25-Koł), w którym należy notować każdodzienną pracę walca, jako też przerwy w pracy z podaniem ich powodów, jak: z powodu przejazdu, czyszczenia, naprawy i postoju w okresie roboczym oraz naprawy i postoju w okresie zimowym.

Dziennik powinien się znajdować stale przy walcu na miejscu jego pracy; prowadzenie w nim zapisów należy do nadzorcy robót.

5. Co rok po ukończeniu robót dziennik należy składać w tym zarządzie drogowym, który ostatni używał walca; zarząd ten sporządzi na podstawie dziennika sprawozdanie z pracy walca według załącznika Nr 2 (druk M. K. Nr 26-Koł) i prześle je przed upływem lutego do Urzędu Wojewódzkiego.

6. Na podstawie otrzymanych sprawozdań Urzędy Wojewódzkie będą sporządzały zestawienia całorocznej pracy wszystkich walców, w celu porównania uzyskanych wyników pracy z pracą przewidywaną w programie ustalonym na początku sezonu.

Sprawozdania i zestawienia powinny być brane pod uwagę przy sporządzaniu programu użycia walców w roku następnym, jako też służyć do orientowania się co do wydajności każdego walca i zdatności do dalszej pracy oraz co do jakości obsługi.

Wnioski Urzędów Wojewódzkich o przydzielenie im walców będą uwzględniane przez Ministerstwo tylko wtedy, gdy dołączone do wniosków zestawienia porównawcze z pracy walców w okresie poprzedzającym wykaże należyte ich wyzyskanie, a program walcowania na terytorium całego województwa uzasadni konieczność dostarczenia walców dodatkowych.

7. Prawo wypożyczania maszyn drogowych, a w szczególności walców drogowych, powiatowym związkom samorządowym, które nie mają zarządów drogowych zorganizowanych na podstawie wymienionych wyżej w p. 3 instrukcji, oraz gminom miejskim wydzielonym z powiatowych związków samorządowych pozostawiam uznaniu Urzędów Wojewódzkich z warunkiem, że wypożyczenie będzie następowało zawsze na mocy umowy pisemnej opartej na tej naczelnej zasadzie:

Państwo powinno mieć zagwarantowane wszelkie prawa, wynikające z tytułu własności, a w szczególności, w razie potrzeby, możność odebrania pożyczonej maszyny. Z tytułu wypożyczenia Państwo nie powinno być narażone na wydatki, a więc wypożyczający powinni ponosić koszty przewozu maszyn na miejsce pracy jak również z powrotem, wszelkie koszty związane z użytkowaniem, koszty naprawy wynikłych wskutek użytkowania oraz amortyzacji.

8. Wypożyczanie maszyn przedsiębiorstwom państwowym oraz prywatnym zastrzega sobie Ministerstwo do własnego uznania.

9. Prowadzenie omówionego wyżej w p. 4 dziennika walcowania oraz sporządzanie wymienionego w p. 5 sprawozdania z pracy walca obowiązuje również powiatowe związki samorządowe w stosunku do walców stanowiących ick własność.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą:

a) okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr XI-1498 z dnia 10 lipca 1923 r. w sprawie wypożyczania maszyn drogowych samorządom,

b) okólnik Ministerstwa Robót Publicznych Nr XI-2259 z dnia 19 września 1923 r. w sprawie odpowiedniego wykorzystania walców drogowych, — umieszczone w „Zbiorze ustaw i rozporządzeń drogowych" inż. M. Nestorowicza Tom II na str. 49 i 194.

Nr DR-86/31.

WOJEWÓDZTWO ....

POWIAT ....

Załącznik Nr 1 do Okólnika M. K. z dnia 12 kwietnia 1937 r. Nr 237.

DZIENNIK WALCOWANIA

NA ROK 193 /

walca parowego, motorowego, konnego, marki fabrycznej .... Nr rejestracyjny ....

Nr silnika ...., moc silnika .... KM, wagi netto .... t, wagi roboczej .... t.

Szerokość walca .... m.

U W A G I:

1) Dziennik walcowania ma się znajdować na miejscu walcowania.
2) Po uwalcowaniu parti drogi należy dane dziennika podkreślić i podsumować rubryki: 6, 8 — 11, 18, 20 — 41.
3) Po zawalcowaniu parti drogi dane dziennika winien podpisać kierowca walca i nadzorca dróg.

M. K. Nr 25 — Kol.

Dziennik walcowania

Data	Miejsce walcowania			WYSZCZEGÓLNIENIE ROBÓT (łatanie drobne, pogrubienie, budowa)	Uwalcowana			Ilość walcowanego			Gatunek		Ilość przejazdów walca	Czas pracy walca				WARUNKI ATMOSFERYCZE
	NAZWA DROGI Nr	Kilometr			długość	szerokość	powierzchnia	tłucznia	wysiewek		tłucznia			godzina rozpoczęcia	przerwa godzin	godzina ukończenia	walcowano godzin	
		od	do		m	m	m^2	m^3										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

UŻYTO														Robocizna przy walcu							PRZERWY W WALCOWANIU (w tem również przejście na nowe miejsce pracy)		UWAGI
materiałów pędnych							smarów											walce konne					
węgiel	ropa	nafta	benzyna	drzewo			ol. maszyn.	ol. cylindr.	tawot		pakuł	wody do kotła	wody do polewania	kierowca	palacz	stróż		koni	pogan'aczy				
kg							kg				kg	l	m^3	godzin							dni	powody przerw	
20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43

WOJEWÓDZTWO ....

Załącznik Nr 2 do Okólnika M. K. z dnia 12 kwietnia 1937 r. Nr 237.

POWIAT ....

SPRAWOZDANIE Z PRACY WALCA

parowego, motorowego, konnego, marki fabrycznej ....

Nr rejestr. ...., Nr silnika ...., moc silnika .... km

Własność ....

Waga robocza ....t. Szerokość walca .... m.

I. Zużytkowanie czasu

od 1 kwietnia 193 r. do 31-go marca 193 r., mianowicie:

1) na przeprowadzki i przejazdy z jednego miejsca na drugie razem (łącznie z dniami świątecznymi) dni ....
2) na naprawy i czyszczenia . . . . " " ....
3) na postoje w bezczynności w okresie roboczym . . . " " ....
4) na walcowanie . . . . " " ....
5) na naprawy i postoje w okresie zimowania . . . " " ....

Ogółem dni . ...

II. Wykonane prace i zużyte materiały:

Na drogach: A—państwowych B—samorządowych mianowicie:	Na kilometrach: budowy	Na kilometrach: naprawy	Gatunek tłucznia na nawierzchnię lub kamienia na podłoże	Uwalcowano: Długość m.	Uwalcowano: Powierzchni m²	Uwalcowano: Tłucznia lub kamienia m³	Do walcowania użyto ogółem materiałów i robocizny przy walcu	Na drogach A: budowy	Na drogach A: naprawy	Na drogach B: budowy	Na drogach B: naprawy
								kilogramów			
							węgla				
							ropy				
							nafty				
							benzyny . . .				
							drzewa				
							smary				
							odp.baweln.(pakuł)				
							wody do kotła .				
								metr. sześcien.			
							grysiku (wysiewek)				
							piasku (żwirku) .				
							wody do polewania				
								godzin			
							kierowcy walca .				
							palaczy				
							stróżów				
							koni z poganiaczami				
			Do przeniesienia				Walec pracował ogółem godzin .				

Na drogach A—państwowych B—samorządowych mianowicie:	Na kilometrach		Gatunek tłucznia na nawierzchnię lub kamienia na podłoże	Uwalcowano			UWAGI
	budowy	naprawy		Długość m.	Powierzchni m^2	Tłucznia lub kamienia m^3	
			Z przeniesienia				
			Razem . .				

..............................., dnia.............................. 193....... r.

Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego

....
(podpis)

Na uwalcowanie 1 m^3 zużyto:

Wyszczególnienie robocizny i materiałów	Ilość		UWAGI
	przy budowie	przy naprawie	
Kierowcy walca . . . . godzin			
Palaczy . . . . „			
Stróżów . . . . „			
Koni z poganiaczami . . . „			
Węgla . . . . kg			
Ropy . . . . „			
Nafty . . . . „			
Benzyny . . . . „			
Drzewa . . . . „			
Smarów . . . . „			
Odpadków baweln. (pakuł) . .			
Wody do kotła . . . . „			
Grysiku (wysiewek) . . . . m^3			
Piasku (żwirku) . . . . . . „			
Wody do polewania . . . . „			

456.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 12 kwietnia 1937 r. Nr 238 w sprawie sprawdzenia stanu drewnianych mostów drogowych o konstrukcji kratowej różnych systemów.

I. Z przedstawianych Ministerstwu sprawozdań z periodycznych oględzin mostów drewnianych o konstrukcji kratowej różnych systemów (Rechniewskiego, Grocha, Rychtera, Hove'a i inn.) widać, że mosty te w stosunkowo krótkim czasie uległy zniszczeniu do tego stopnia, że trzeba je zaledwie po paru latach trwania bądź odbudowywać na nowe, bądź z gruntu przebudowywać, a wskutek tego ograniczać ruch po nich do lekkich pojazdów.

Ze sprawozdań Urzędów Wojewódzkich oraz z oględzin dokonywanych przez organa Ministerstwa wynika, że przyczyną zniszczenia mostów w tak krótkim czasie jest brak należytego nadzoru zarówno podczas budowy jak i w ciągu eksploatacji.

Wady i braki zauważone przy oględzinach mostów są przeważnie następujące: 1) nieodpowiedni materiał użyty do budowy, 2) nieodpowiednie wykonanie przęseł, 3) niedostateczne zabezpieczenie przęseł, a zwłaszcza połączeń stykowych i węzłowych, przed wpływami atmosferycznymi, 4) wadliwe odwodnienie jezdni, 5) niedociągnięcie śrub, zwłaszcza w połączeniach stykowych i węzłowych, co pociąga za sobą rozluźnienie tych połączeń, w następstwie zaś niedopuszczalne odkształcenie dźwigarów, a nawet, jak to miało miejsce już dwukrotnie, zawalenie się przęsła.

W celu należytego utrzymania przęseł tych mostów należy je poddawać periodycznie szczegółowym oględzinom przez kierowników powiatowych zarządów drogowych.

W ważniejszych przypadkach, oględziny powinny być dokonywane przez komisję techniczną z udziałem przedstawiciela Urzędu Wojewódzkiego.

Oględziny winny być dokonywane dwa razy do roku a mianowicie:

1) niezwłocznie po przejściu lodów tj. najpóźniej w kwietniu,

2) przed nadejściem zimy tj. w październiku lub listopadzie.

Jeżeli stan mostu jest niepewny należy oględziny wykonywać częściej.

Oględziny powinny polegać na zbadaniu wszytkich części przęseł, a zwłaszcza złącz, styków i inn. i powinny obejmować wykonanie niwelacji dolnych pasów dźwigarów kratowych.

II. Dwa razy do roku: nie później jak na 31 maja i na 30 listopada należy przedstawiać Ministerstwu Komunikacji „wykazy stanu mostów" według załączonego wzoru sporządzone na podstawie oględzin tych mostów, przy czym oddzielnie dla mostów na drogach państwowych i oddzielnie na samorządowych, z dołączeniem protokółów oględzin i wyników niwelacji tych mostów.

Rubryka wykazu: „wydane zarządzenia" jest przeznaczona na uwagi następującej treści: ograniczono ciężar pojazdów do . . . . ton, ograniczono szybkość pojazdów do . . . . . km/godz., zamknięto czasowo ruch na moście na przeciąg . . . . . miesięcy (lub na stałe), zbudowano objazd, skierowano ruch na sąsiednie mosty, podstemplowano przęsło, naprawa przęseł w toku, przewiduje się przebudowa mostu na most z materiału trwałego (lub na most drewniany) w roku budżetowym . . . . i inne tym podobne uwagi.

Sprawozdanie z wyników każdorazowych oględzin wraz z wykazem stanu mostów powinno obejmować równocześnie wszystkie mosty położone na terytorium danego województwa. Jeden egzemplarz wykazu stanu mostów pozostaje w Urzędzie Wojewódzkim, drugi u kierownika powiatowego zarządu drogowego.

III. Mając na celu dokładne stwierdzenie zmian, jakie zajść mogą w ugięciu dźwigarów mostów kratowych drewnianych należy wkręcić w każdym węźle dolnego pasa, na poziomie osi geometrycznej, po jednej śrubie z wystającym łbem do oparcia na nim łaty niwelacyjnej. Te śruby należy oznaczyć kolejnymi numerami, farbą olejną tuż obok na kratownicy, i niwelować periodycznie dwa razy do roku.

Niwelację śrub należy odnieść do stałych punktów (reperów) w postaci sworzni żelaznych osadzonych na zaprawie cementowej w skrzydła przyczółków stałych od strony dopływu rzeki. O ile przyczółki są drewniane, należy obok przyczółka w gruncie stałym (nienasypowym) założyć reper w postaci sworznia żelaznego lub rury osadzonej na zaprawie cementowej w bloku betonowym.

Niwelację należy wykonywać jak najdokładniej.

Wyniki niwelacyj periodycznych celem porównania z niwelacją zasadniczą należy wrysowywać na ten sam wykres z niwelacją krzywej stałego ugięcia, który był wykonany po zdjęciu próbnego obciążenia mostu przed jego oddaniem do użytku publicznego.

W wykresach ugięć należy przyjąć podziałkę długości 1 : 100 i rzędnych ugięć 1 : 2.

IV. Z uwagi na konieczność stopniowego przebudowania kratowych przęseł drewnianych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu, na mosty z materiału trwałego należy przebudowę tych mostów uwzględniać we właściwej kolejności w corocznych programach robót mostowych.

V. Ruch ciężkich pojazdów na wszystkich drewnianych mostach kratowych o niedostatecznej wytrzymałości należy ograniczać w zależności od stanu mostu i ustroju przęseł z uwzględnieniem czasu użytkowania mostu. Przed mostami tego rodzaju należy ustawić tablice ostrzegawcze ze wskazaniem dopuszczalnego obciążenia i największej szybkości pojazdów.

W miarę potrzeby należy dźwigary mostu odpowiednio podstemplować, zwłaszcza jeżeli mają je obciążać ciężary większe od dopuszczalnych.

Daty dokonanych oględzin drewnianych przęseł mostów kratowych powinny być zaznaczone na moście farbą olejną w widocznym miejscu np. na ramie przęsła nad podporą.

VI. Jednocześnie tracą moc obowiązującą okólniki:

1) b. Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 2.VI. 1930 r. Nr XIII-847,

2) Ministerstwa Komunikacji z dnia 12.V. 1934 r. Dr DR-47-XI/2,

3) Ministerstwa Komunikacji z dnia 9.VII. 1934 r. Nr DR-47/1.

Nr DR-47/2.

Załącznik do Okólnika M. K. z dnia 12 kwietnia 1937 r. Nr 238.

WOJEWÓDZTWO ....

POWIAT ....

WYKAZ STANU MOSTÓW

według oględzin **corocznych** mostów (poczynając od 5 m rozpiętości)

a) drewnianych (prócz kratowych)

b) żelaznych (stalowych)

c) żelazobetonowych

według oględzin **półrocznych** mostów drewnianych kratowych wszystkich systemów.

d) oględziny $\frac{\text{wiosenne}}{\text{jesienne}}$

mostów położonych na drogach $\frac{\text{państwowych}}{\text{samorządowych}}$

Rok 193

U W A G A: Niepotrzebne wykreślić.

M. K. Nr 47 — Kol.

Wykaz stanu mostów.

Nr wykazu	POŁOŻENIE MOSTU					Ustrój przęsła	Materiał przęsła nawierzchni, podpór, izbic	Rozpiętość teoretyczna przęseł / całkowita	Długość jezdni	Szerokość jezdni pom. krawężnikami	pom. poręczami	Klasa obciążenia
	Nr mostu	rzeka	miejscowość	droga: kategoria i nazwa	droga: Nr							

Ilość podpór / izbic	Data budowy	Data większej naprawy	Data oględzin mostu	STAN MOSTU CZY WYMAGA NAPRAW I JAKICH	WYDANE ZARZĄDZENIA ORAZ PLAN POKRYCIA WYDATKU	UWAGI

457.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 12 kwietnia 1937 r. Nr 239 w sprawie specjalnych opłat i dopłat drogowych.

Podaję do wiadomości okólnik Ministra Spraw Wewnętrznych Nr 33 z dnia 11 maja 1936 r. w sprawie opłat specjalnych i dopłat drogowych (Nr SF. 66-5-2). (Dz. Urz. Min. Spraw Wewnętrznych Nr 14 poz. 85).

Jednocześnie tracą moc obowiązującą:

a) okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 19.V. 1930 r. Nr XI-1914/30 . zakazujący wydawania opłat drogowych na inne cele (Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych inż. Nestorowicza tom V str. 116),

b) okólnik Ministra Robót Publicznych z dnia 5.V. 1931 r. Nr XII-1076/30 r. w sprawie niewłaściwych wymagań starostów w sprawach budowy dróg i mostów oraz niewłaściwego używania opłat drogowych, punkt 2) (Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych inż. Nestorowicza tom V str. 194),

c) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr DR-31/10 z 9.VI. 1933 r. w sprawie używania przez powiatowe związki komunalne opłat drogowych na inne cele (Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych inż. Nestorowicza tom VI str. 254).

DR-29-2/1.

Załącznik do Okólnika Ministra Komunikacji z dnia 14 kwietnia 1937 r. Nr 239.

OKÓLNIK Nr 33

z dnia 11 maja 1936 r.

w sprawie opłat specjalnych i dopłat drogowych (Nr SF. 66-5-2).

Do

P. P. Wojewodów (z wyjątkiem śląskiego) i Przewodniczących Wydziałów Powiatowych.

Uznając za konieczne zaktualizowanie oraz zebranie i usystematyzowanie w jedną całość dotychczasowych okólników w zakresie opłat i dopłat drogowych — celem ułatwienia, zarówno zarządom związków samorządowych, jak i władzom nadzorczym nad niemi, stosowania zawartych w tych okólnikach wskazówek i wyjaśnień, — wydaję w porozumieniu z Panem Ministrem Skarbu poniższe zarządzenie:

1) Specjalne opłaty drogowe mogą być wprowadzane tylko wtedy, gdy wydatki (zarówno na utrzymanie, jak i na budowę dróg) nie mogą być w całości lub w części pokryte z nadwyżki innych dochodów związku samorządowego nad wszystkimi innymi zwyczajnymi i nadzwczajnymi wydatkami (z wyłączeniem wydatków drogowych).

2) Suma specjalnych opłat drogowych nie może w żadnym razie przekraczać kwoty wydatków, preliminowanych w budżecie na utrzymanie i budowę dróg, zmniejszonej o sumę wpływów budżetowych, mająca specjalne przeznaczenie na wydatki drogowe (np. subwencja ze Skarbu Państwa).

Władze nadzorcze nad związkami samorządowymi powinny zwracać baczną uwagę na prawidłowe używanie przez związki samorządowe dochodów, przeznaczonych na pokrycie wydatków drogowych; dochody te oczywiście nie mogą być użyte na pokrywanie innych wydatków.

3) Specjalnymi opłatami drogowymi mogą być obciążone:

a) grunty, podlegające obciążeniu na rzecz związków samorządowych zarówno w postaci dodatków do państwowego podatku od gruntów, jak i w postaci samoistnego podatku komunalnego,

b) przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe, wykupujące świadectwa przemysłowe i karty rejestracyjne,

c) nieruchomości w miastach niewydzielonych i nieruchomości w gminach wiejskich, podlegające państwowemu podatkowi od nieruchomości oraz nowowzniesione budowle wolne od podatku państwowego.

4) Obciążenie opłatami drogowymi poszczególnych płatników nie może przekraczać:

a) 75% przypadającego na płatnika zasadniczego państwowego podatku gruntowego względnie w b. dzielnicy pruskiej 75% takiegoż państwowego dodatku do podatku gruntowego, a od gruntów państwowych: w b. zaborze rosyjskim — 75% idealnego zasadniczego podatku gruntowego, zaś w b. zaborze pruskim — 75% idealnego zasadniczego dodatku państwowego do podatku gruntowego; na przekroczenie normy 75%-owej zezwalać mogą P. P. Wojewodowie, z którymi w tym względzie współdziałają z głosem stanowczym wydziały wojewódzkie (izby wojewódzkie), do wysokości 100% w tych wypadkach, gdy potrzeby drogowe bezwzględnie tego wymagają, a obciążenie takie nie nadwyręży zdolności płatniczej rolników;

b) 15% ceny świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych;

c) 50% państwowego podatku od nieruchomości, a od nowowzniesionych budowli — 50% idealnego podatku od nieruchomości.

Opłaty drogowe, obciążające nieruchomości, oblicza się w stosunku do 7% podstawy wymiaru podatku od nieruchomości.

5) Przez zasadniczy państwowy podatek gruntowy rozumieć należy państwowy podatek

gruntowy, obliczony bez oddzielnego dodatku (progresji), przewidzianego w art. 2 ustawy z dnia 15 czerwca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr 65, poz. 505), i bez ulg (degresji), przewidzianych w art. 3 tejże ustawy, jednak z uwzględnieniem podwyżki, wprowadzonej rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 kwietnia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr 33, poz. 339).

Przez idealny zasadniczy podatek gruntowy, stanowiący podstawę wymiaru opłat drogowych od gruntów państwowych, rozumieć należy taki państwowy podatek gruntowy bez progresji i degresji, jakiby przypadał od tych gruntów, gdyby one były gruntami prywatnymi.

Przez idealny podatek od nieruchomości, stanowiący podstawę wymiaru opłat drogowych od nowzniesionych budowli, rozumieć należy taki państwowy podatek od nieruchomości, obliczony według pełnego umownego komornego (czynszu) lub pełnej wartości czynszowej nieruchomości lub ich części, nieoddanych w najem, jaki opłacałyby te budowle, gdyby ustawą o ulgach dla nowowzniesionych budowli nie były objęte (§ 5 rozporządzenia z dnia 7 czerwca 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 55, poz. 494).

6) Wysokość sumy opłat drogowych, przypadająca na każdą z trzech grup płatników, powinna być oznaczona w statucie o poborze tych opłat.

Rozkład każdej z tych sum na poszczególne objekty podatkowe ma być dokonany w sposób następujący:

a) kwota, przypadająca na wszystkie grunty, powinna być rozłożona między płatników w stosunku do płaconych przez nich podatków od gruntów, wymienionych wyżej w punkcie 4a,

b) kwota, przypadająca na przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe, ma być rozłożona między poszczególnych płatników w stosunku do opłacanych przez nich cen świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych,

c) kwota, przypadająca od nieruchomości, ma być rozłożona między płatników w stosunku do państwowego podatku od nieruchomości.

W granicach maksymalnych, ustalonych w punkcie 4 okólnika niniejszego, mogą związki samorządowe obciążać poszczególne grupy płatników, wymienionych pod lit. a, b, c, p-ktu 4, w różnym stopniu, zależnym od siły płatniczej poszczególnych grup płatników. Z tego wynika, że faktyczne obciążenie poszczególnych grup płatników nie musi pozostawać do siebie w takim stosunku, w jakim pozostają do siebie liczby, określające maksymalne obciążenie tych grup.

7) W nakazie płatniczym na specjalne opłaty drogowe podawać należy osobno należność z tytułu posiadania przez płatnika poszczególnych obiektów, podlegających obciążeniu temi opłatami, a więc osobno z tytułu posiadania gruntów, osobno z tytułu posiadania budynków i osobno z tytułu posiadania przedsiębiorstwa.

8) Pobór dodatkowych opłat drogowych (dopłat drogowych) winien się odbywać według zasad następujących:

a) zależnie od warunków lokalnych może być ustanawiana jedna lub kilka stref t. zw. adjacentów, pociąganych do dodatkowych opłat drogowych; szerokość tych stref również zależy od warunków lokalnych;

b) obciążenie adjacentów dopłatami drogowymi nie może przekraczać: 20% tej części ogólnej sumy specjalnych opłat drogowych, która przeznaczona jest na utrzymanie dróg i 50% tej części, która przeznaczona jest na budowę nowych dróg.

Zarazem wyjaśniam, że brzmienie art. 23 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr 6, poz. 32) nie stawia wprawdzie związkom samorządowym przeszkód do pociągania do udziału w kosztach budowy i utrzymania dróg tych przedsiębiorstw położonych poza terenem danego związku, które drogi te nadmiernie zużywają; jednakże praktyka tego rodzaju doprowadziłaby do podobnych utrudnień w zakresie komunikacji drogowej, jakie wytwarzało pobieranie opłat mytniczych i rogatkowych. Dlatego też uważam za niewskazane pociąganie przez związki samorządowe przedsiębiorstw, o jakich wyżej mowa, do udziału w kosztach budowy i utrzymania dróg z tytułu ich nadmiernego niszczenia; mogłoby to mieć miejsce w wyjątkowo uzasadnionych wypadkach i za specjalnym zezwoleniem Pana Wojewody.

9) Opłaty drogowe można zatwierdzać tylko na rzecz powiatowych związków samorządowych. Gminy wiejskie i miejskie nie mają prawa do poboru specjalnych opłat drogowych, a to dlatego, że pobór tych opłat opiera się na art. 19 wyżej powołanej ustawy drogowej, który daje wyraźnie odnośne uprawnienia tylko powiatowym i wojewódzkim związkom samorządowym. Gminom miejskim natomiast przysługuje prawo wprowadzania podatku inwestycyjnego na budowę dróg. Poza tym zarówno gminy miejskie, jak i wiejskie mogą — na podstawie art. 23 ustawy drogowej—pociągać do udziału w kosztach budowy i utrzymania dróg gminnych — otrzymujących z budowy lub utrzymania tych dróg szczególne korzyści, lub też nadmiernie zużywających drogi.

10) Statuty o opłatach i dopłatach drogowych powinny odpowiadać statutowi wzorowemu, załączonemu do okólnika niniejszego.

Proszę Panów Wojewodów o traktowanie powyższych wskazówek i wyjaśnień, jako bezwzględnie wiążących przy zatwierdzaniu statutów o opłatach specjalnych i dopłatach drogowych.

Równocześnie uchylam następujące zarządzenia, które wobec treści okólnika niniejszego, stały się obecnie bezprzedmiotowe: okólnik z dnia 22 kwietnia 1925 r. Nr 41 — (SZ. 2870/25) (Zb Zarz. Min. Spraw. Wewn., str. 173, poz. 1), okólnik z dnia 13 marca 1926 r. Nr 31 — (SF. 1864/26) (Zb. Zarz. Min. Spraw Wewn., str. 175, poz. 2), okólnik z dnia 19 lutego 1927 r. Nr 43 — (SF. 842/27) Zb. Zarz. Min. Spraw; Wewn., str. 179, poz. 4), okólnik z dnia 8 kwietnia 1927 r. Nr 73 — (SF. 1953/27) (Zb. Zarz. Min. Spraw Wewn., str. 181, poz. 5), okólnik z dnia 7 maja 1927 r. Nr 110 — (SF. 2305/27) (Zb. Zarz. Min. Spraw Wewn., str. 181, poz. 6), okólnik z dnia 5 marca 1928 r. Nr 31 — (SF. 681/2) (Zb. Zarz. Min. Spraw Wewn., str. 183, poz. 9), okólnik z dnia 3 listopada 1928 r. Nr 213 — (SF. 260/7) (Zb. Zarz. Min. Spraw Wewn., str. 184, poz. 12), okólnik z dnia 16 października 1930 r. Nr 187 — (SF. 2366/3) (Zb. Zarz. Min. Spraw Wewn., str. 1720, poz. 1) i okólnik z dnia 10 listopada 1930 r. Nr 202 — (SF. 224/3) (Zb. Zarz. Min. Spraw Wewn., str. 1720, poz. 2).

(—) **W. Raczkiewicz.**
Minister:

STATUT WZOROWY

o opłatach specjalnych i dopłatach drogowych na rzecz. . . . . . . .powiatowego związku samorządowego.

Na podstawie art. 19 i 23 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z 1921 r. Nr 6, poz. 32) wprowadza się w roku . . . . . pobór opłat specjalnych i dopłat drogowych na rzecz . . . . powiatowego związku samorządowego.

§ 1.

Łączna suma, przewidziana w budżecie na rok . . . . . . na utrzymanie dróg w kwocie zł . . . . . i na budowę dróg w kwocie zł . . . . . pomniejszona o kwotę zł . . . . stanowiącą dotację (ze Skarbu Państwa) oraz o kwotę zł . . . . . . osiągniętą z dopłat drogowych (§ 2 statutu niniejszego), — rozkłada się:

1) na grunty w kwocie zł . . . .

2) na przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe w kwocie zł . . . .

3) na nieruchomości w miastach i nieruchomości w gminach wiejskich w kwocie zł. . .

Kwota, obciążająca grunty, podlega rozdziałowi pomiędzy poszczególnych płatników w stosunku do przypadającego na każdego z nich zasadniczego państwowego podatku gruntowego (w województwach zachodnich — zasadniczego państwowego dodatku do podatku gruntowego), a co do gruntów państwowych w b. zaborze rosyjskim — w stosunku do idealnego zasadniczego podatku gruntowego, zaś w b. zaborze pruskim — w stosunku do idealnego zasadniczego dodatku państwowego do podatku gruntowego.

Kwota, obciążająca przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe, podlega rozdziałowi pomiędzy poszczególnych płatników w stosunku do opłacanych przez nich cen świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych.

Kwota, obciążająca nieruchomości w miastach i nieruchomości w gminach wiejskich, podlega rozdziałowi pomiędzy poszczególnych płatników w stosunku do przypadającego na każdego z nich państwowego podatku od nieruchomości, a co do nowowzniesionych budowli— w stosunku do idealnego podatku od nieruchomości.

Rozkład każdej z tych kwot pomiędzy poszczególnych płatników przeprowadza się w ten sposób, że iloraz, — otrzymany z podzielenia obciążającej daną grupę płatników kwoty przez sumę podatku (ceny), przypadającego na wszystkich płatników, — mnoży się przez kwotę podatku (ceny), przypadającego na poszczególnego płatnika.

Opłaty drogowe, obciążające nieruchomości, oblicza się w stosunku do 7% podstawy wymiaru podatku od nieruchomości.

§ 2.

Niezależnie od specjalnych opłat drogowych, przewidzianych w § 1 statutu niniejszego, obowiązani są uiścić:

1) Zużywający nadmiernie drogi, jak np.: kopalnie, fabryki i inne przedsiębiorstwa — dodatkowe opłaty (dopłaty drogowe) w łącznej sumie zł . . . . Suma ta, o ile nie nastąpi dobrowolna w tym względzie ugoda, podlega rozdziałowi w sposób następujący (wskazać zasady rozdziału).

2) Właściciele, względnie posiadacze gruntów, nieruchomości i przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, położonych w pasie przydrożnym o szerokości . . . . klm po obu stronach dróg — dodatkowe opłaty (dopłaty drogowe) w łącznej sumie zł . . . . Suma ta podlega rozdziałowi pomiędzy poszczególnych płatników w ten sposób, że iloraz, — otrzymany z podzielenia tej sumy przez sumę podatków (cen) od gruntów, nieruchomości i przedsiębiorstw, położonych w pasie przydrożnym, — mnoży się przez sumy przypadających na poszczególnych płatników podatków (ceny) od gruntów, nieruchomości i przedsiębiorstw, położonych w pasie przydrożnym.

Dopłaty drogowe, obciążające nieruchomości, oblicza się w stosunku do 7% podstawy wymiaru podatku od nieruchomości.

§ 3.

Wymiar i pobór opłat i dopłat uskutecznia Wydział Powiatowy.

§ 4.

O wymierzonej opłacie i dopłacie zostanie płatnik zawiadomiony wezwaniem płatniczem przed dniem 1 kwietnia.

Opłata łącznie z dopłatą płatna jest w dwóch równych ratach półrocznych, a to w miesiącu kwietniu i listopadzie.

§ 5.

Odwołania w sprawach wymiaru opłat (dopłat) wnosić należy w terminie i trybie, przewidzianym w art. 48 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 106, poz. 884), w brzmieniu art. 26 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 94, poz. 846), a w b. dzielnicy pruskiej — w terminie i trybie przewidzianym w § 69 i następnych ustawy o daninach komunalnych z dnia 14 lipca 1893 r.

§ 6.

Nieuiszczona w przepisanym terminie opłata (dopłata) ściągnięta będzie w drodze przymusowej z doliczeniem odsetek według postanowień ustawy z dnia 18 marca 1935 r. o pobieraniu odsetek od zaległości w podatkach państwowych i innych daninach publicznych (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 8, poz. 88) oraz z doliczeniem kosztów egzekucyjnych według postanowień ustawy z dnia 31 lipca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr 73, poz. 721), zmienionej rozporządzeniem Prezydenda Rzeczypospolitej z dnia 17 maja 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr 46, poz. 401). W czasie obowiązywania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 1932 r. o postępowaniu egzekucyjnym władz skarbowych (Dz. U. R. P. Nr 62, poz. 580), zmienionego częściowo rozporządzeniami Rady Ministrów z dnia 2 stycznia 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 4, poz. 24) i z dnia 28 stycznia 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 10, poz. 78) — koszta egzekucyjne pobierane będą według tego rozporządzenia.

§ 7.

Wykroczenia przeciwko przepisom o wymiarze i poborze opłaty (dopłaty) podlegają karze do wysokości 345,9 zł, o ile wykroczenie nie jest karalne według art. 62 — 66 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych.

§ 8.

Opłaty specjalne i dopłaty drogowe, wymierzone na podstawie statutu niniejszego, nie ulegają zaliczeniu ani na komunalne podatki od gruntów, budynków, przemysłu i handlu, ani na komunalne dodatki do państwowych podatków od gruntów, nieruchomości, przemysłu i handlu.

§ 9.

Statut niniejszy wchodzi w życie po zatwierdzeniu go przez władzę nadzorczą i ogłoszeniu przez Wydział Powiatowy (wskazać sposób ogłoszenia, w danej miejscowości przyjęty).

458.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 16 kwietnia 1937 r. Nr 240 w sprawie zakupów zagranicznych i uzgadniania zamówień na krajowe wyroby przemysłowe na potrzeby dróg państwowych i wodnych.

Przy zakupywaniu przedmiotów pochodzenia **zagranicznego** na potrzeby dróg państwowych oraz dróg wodnych należy odpowiednio stosować zarządzenie Ministra Komunikacji Nr M. Z. X. 932/10 z dn. 4.IX. 1936 r., w sprawie dokonywania zakupów zagranicznych w dziale zasobów kolejowych, ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr 54, poz. 275.

Przy zamawianiu **krajowych** wyrobów przemysłowych należy o ich dostawie do robót na drogach państwowych oraz robót wodnych zawiadamiać Ministerstwo Komunikacji obowiązkowo przed wydaniem zamówień, jeżeli zamówienia mające na celu zaspokojenie potrzeb jednego Urzędu Wojewódzkiego lub jednego urzędu I-szej instancji (zarządu drogowego, Państwowego Zarządu Wodnego), przewyższają w danym dziale produkcji 50.000 zł w stosunku rocznym. Zawiadamianie o takich zamówieniach jest niezbędne do ich uzgodnienia z powołaną przez Komitet Ekonomiczny Ministrów „Stałą komisją do uzgadniania programu zamówień rządowych i samorządowych" przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

Z chwilą ogłoszenia niniejszego okólnika tracą moc obowiązującą:

a) okólnik b. Ministerstwa Robót Publicznych Nr I-2013 z dnia 22 listopada 1938 r., w sprawie ograniczenia zakupów zagranicznych (Zb. ustaw i rozp. drog. inż. Nestorowicza, tom IV. str. 306),
b) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr DR-46-1/2 z dnia 29 lipca 1935 r., w sprawie uzgadniania zamówień,
c) okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr DR-46-1/8 z dnia 22 listopada 1935 r., w sprawie uzgadniania zamówień.

Nr DR-46/1.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552-00 wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28 Konto czekowe PKO Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w Kraju:
Rocznie zł 8; półrocznie zł 4; kwartalnie zł 2. Cena numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedynczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 94290 13.XI 37. 8400.